WARSZAWA — KATOWICE, 1 KWIETNIA 1937 R.

wiadomości turystyczne

Rok VII
Nr. 7
Cena 25 gr.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY TURYSTYCE, KOMUNIKACJI, OCHRONIE PRZYRODY, UZDROWISKOM HOTELARSTWU I PRZEMYSŁOWI TURYSTYCZNEMU

Ś. † P.

STEFAN PODWORSKI

CZŁONEK KOMITETU REDAKCYJNEGO „WIADOMOŚCI TURYSTYCZNYCH"

Naczelnik W-łu Min. Kom., Przewodniczący Wyższ. Kom. Dyscypl. przy Min. Kom., Żołnierz I Bryg. Leg. Pol., Kapitan Rez. W. P., Założyciel Stow. Wz. Pom. b. Uczestników Walk Legjonowych w Krakowie, b. Członek Zarz. Gł. i Prezes Okr. Warsz. Zw. Leg. Pol., b. Prezes Zarz. Gł. Kolejowego P. W. oraz Przewodniczący Gł. Sądu Koleżeńskiego K. P. W., Kawaler Krzyża Niepodległości, Trzykrotnego Krzyża Walecznych, Złotego Krzyża Zasługi, Złotej Odznaki Zasługi K. P. W. i innych.

po długich i ciężkich cierpieniach, zmarł dnia 26-go marca 1937 r., przeżywszy lat 45.

O przedwczesnej śmierci niezapomnianego szlachetnego i zacnego kolegi, wielkiego działacza na polu rozwoju turystyki w odrodzonej Ojczyźnie i niestrudzonego pracownika na niwie społecznej donoszą pogrążeni w głębokim smutku

KOMITET REDAKCYJNY, REDAKCJA I ADMINISTRACJA „WIADOMOŚCI TURYSTYCZNYCH"

„Zagadnienie lokalne"

Istnieje w turystyce naszej szereg zagadnień, które posiadając formalnie charakter lokalny w rzeczywistości są zagadnieniami o znaczeniu ogólno polskim.

Do rzędu tych kwestji należy sprawa naszego wybrzeża i jego urządzeń. Nie mówimy w tej chwili o Gdyni, gdyż potrzeby naszego jedynego miasta portowego, na szczęście, od pierwszej chwili ujęte zostały pod kątem ogólno państwowym. Tym boleśniej jednak odczuwać się daje niewspółmierne ujmowanie kwestyj, dotyczących pozostałego wybrzeża.

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że zagospodarowanie jego znajduje się w stanie godnym najwyższego pożałowania. Z wyjątkiem Juraty, zbudowanej zresztą z kapitałów prywatnych, całe wybrzeże pozbawione jest najkonieczniejszych urządzeń turystycznych i letniskowych. Żadna prawie z miejscowości nadmorskich nie posiada nawet planu zabudowy, a jak dalece zaniedbane są urządzenia użyteczności publicznej, dowodzi chociażby brak tak elementarnego czynnika jak wody zdatnej do picia w Jastarni, która przecież posiada największą w Polsce frekwencję, dochodzącą do 200.000 turystów i letników w ciągu krótkiego 2-miesięcznego sezonu. Wodę pitną, jak wiadomo, dowozi się tu cysternami z Pucka lub Juraty, na zbudowanie bowiem rurociągu, którego koszty wynoszą ok. 800 tysięcy, nie ma środków. Środków tych w bezpośredni sposób gmina nigdy nie zdobędzie. Stoi temu na przeszkodzie cały szereg przyczyn, związanych z krótkotrwałością sezonu.

Nie jest to zresztą jedyną bolączką wybrzeża. Posiada ich ono znacznie więcej, nie będziemy ich jednak w tej chwili wyliczali, gdyż nie chodzi nam w tej chwili o fragmentaryczne ujmowanie sprawy lecz o oświetlenie jej z punktu zasadniczego.

Cały ciężar, związany z gospodarką na wybrzeżu, spoczywa na barkach samorządu powiatu Morskiego. Czy to jest słuszne?

Abstrahujemy w tej chwili od faktu, że wymieniony powiat należy do najuboższych w Polsce, musimy jednak podkreślić, że posiada on bodaj jedne z największych zadań, specjalnie jeżeli chodzi o ruch turystyczny, z pomiędzy wszystkich miejscowoci tej kategorji w Polsce. Gospodarka, którą powiat Morski musi prowadzić nie jest gospodarką przeznaczoną, jak w innych powiatach, wyłącznie na użytek jego stałych mieszkańców. Musi ona obsłużyć, jak już wspomnieliśmy 200.000 osób w ciągu 2 miesięcy i musi stać na wysokości swego zadania, jeżeli nie chce ona o d u c z a ć ludzi od morza.

Gdyby też nie istniały nawet żadne inne względu natury gospodarczej czy politycznej, to sam wzgląd na propagandę naszego morza winien już być zupełnie wystarczającym dla zajęcia się wybrzeżem przez czynniki ogólno państwowe. Czyż może bowiem istnieć większe nieporozumienie i niezrozumienie sytuacji, jak traktowanie tych spraw, o ogromnym państwowym zasięgu, jako kwestji ściśle lokalnych, które poza swoim powiatem nie interesują nikogo?

Dla Zakopanego i 40 km kw. Tatr zupełnie słusznie znajdują się środki inwestycyjne, w mniejszym lub większym stopniu. Wychodzi się przy tym ze słusznego założenia, że Tatry są własnością całego Państwa i nikomu nie przychodzi na myśl traktować ich potrzeb jako zagadnień lokalnych powiatu Nowotarskiego. Dlaczego więc 40 km wybrzeża nie znajdują tego samego zrozumienia?

Powiat Morski dusi się wprost w nadmiarze potrzeb, którym nie jest w stanie sprostać, i zadań, służących nie potrzebom stałych mieszkańców, lecz nam, przybywającym tu z całej Polski. Wszyscy kochamy morze i z każdym rokiem pogłębia się w nas przywiązanie do niego oraz zrozumienie jego znaczenia dla kraju. I ten właśnie maleńki skrawek wybrzeża nie może rozwinąć się dla braku środków, ten klejnot nasz nie może znaleźć należytej oprawy!

Ten stosunek do wybrzeża należy jak najrychlej zmienić. Wybrzeże nasze musi być traktowane jako jedno z największych dóbr, jakie Polsce przypadły w udziale, i to całej Polsce, nie zaś powiatowi Morskiemu. Powiat ten, który właściwie jest tylko administratorem wybrzeża nie zaś jego faktycznym właścicielem, musi posiąść należyte środki do rozwoju.

Środków tych musi dostarczyć cała Polska z tego samego budżetu, z jakiego dotarczane są one Gdyni, wybrzeże bowiem znajduje się w tej samej kategorji potrzeb Polski i jej skarbów.

Kto o tem zapomina, bierze na siebie wielką odpowiedzialność wobec przyszłości.



Rok Wielkopolski

Jak już donosiliśmy w tym roku w Wielkopolsce odbędzie się szereg lokalnych uroczystości, jak „Tydzień Gniezna", „Tydzień Poznania", „Tydzień Biskupina" pod wspólnym hasłem „Roku Wielkopolskiego".

Najbliższa uroczystość „Tygodnia Gniezna" (24.4.—4.4) rozpocznie się uroczystym wmurowaniem tablicy pamiątkowej na jubileusz 25-lecia Chorągwi Poznańskiej Związku Harcerzy Polskich w dniu 24.4. w kościele św. Jerzego na górze Lecha. Nastpny dzień wypełni odpust św. Wojciecha, obchodzony bardzo uroczyście przez okoliczną ludność przy asyście licznego duchowieństwa, z ks. Kardynałem Hlondem na czele. Dalsze dni „Tygodnia Gniezna" zajęte będą przez Krajowe Zawody Konne Gnieźnieńskiego Tow. Jeździeckiego w dniach 1, 2, 3 i 4 maja, znane w całej Polsce z udziału najwybitniejszych jeźdźców.

Dla turystów, chcących zwiedzić okolicę Gniezna, Komitet Lokalny urządza wycieczki do Trzemeszna i Ostrowia Lednickiego (ruiny zamku, oraz kaplicy Mieszka I). Zwiedzanie zabytków historycznych w Gnieźnie, pod kierunkiem wyszkolonych przewodników. Specjalnie przygotowano tanie kwatery.

Odwiedziny Gniezna i innych miast podczas „Roku Wielkopolski" będą udostępnione szerokim rzeszom turystów dzięki wyjednaniu w Min. Komunikacji znacznych zniżek kolejowych.

Katastrofa w Rudnikach

Katastrofa na stacji Rudniki koło Częstochowy bez wątpienia przejdzie do smutnej historji rozprzężenia naszego kolejnictwa. Jest ona z pośród licznych, niestety, katastrof ostatniego okresu najboleśniejszą. Pochłonęła najwięcej ofiar, a przyczyna jej był, jak zobaczymy za chwilę, nie jakiś szczególnie złośliwy zbieg okoliczności, ale nieskończona tępota i lekceważenie życia ludzkiego.

Obydwa te kwiaty mogły zakwitnąć tylko na bagnisku stosunków, panujących ostatnio w naszym kolejnictwie.

Miałem smutną okazję znajdowania się w pobliżu Rudnik i skoro tylko doszła mnie wieść o katastrofie, pośpieszyłem na miejsce.

MTE 206

Taką nomenklaturę urzędową nosi nieszczęsna torpeda, łącząca Katowice z Warszawą. Wyruszyła ona z Katowic owego fatalnego dnia 25 marca o godz. 6.30. W Częstochowie była o godz. 7 min. 58. O godz. 8 min. 50 już nie istniała.

O tej samej godzinie i minucie 5 ludzi straciło życie, 40 zaś odniosło rany.

Stacja Rudniki koło Częstochowy oddalona jest od Warszawy o 218 km, od Katowic o równe 100, od Częstochowy zaś o 12.

TORPEDA — POCISK

Z MTE 206 nie pozostało nic oprócz wygiętych blach i drzazg. Cały przód wbił się, niby pocisk, w cysternę towarowego pociągu Nr 272. Cysterna zawierała benzynę i największym szczęściem w nieszczęściu było, że benzyna ta nie wybuchła. Dlaczego? Tego dotychczas nikt nie wie. Za cysterną znajdowały się dwa wagony-platformy. Pocisk torpedy nie tylko wbił się w cysternę, ale spiętrzył na sobie owe dwie platformy. Reszta wagonów pociągu towarowego stoi nieuszkodzona.

KADŁUB WE DRZWIACH

Jęki rannych... Kto tego nie słyszał, nie wie, co to groza. Widziałem już nieraz śmierć z bliska. W okopach, lazaretach polowych, przy trybach maszyn i czeluściach pieców. Żadna z nich nie jest tak straszna, pełna męczarni i beznadziejna jak śmierć wśród odłamków żelaza na torze kolejowym, straszna śmierć, przeważnie w kleszczach stalowych, często powolna, nawet możliwa do odpędzenia, ale z jakąś okropną biernością przyjmowana, nieuchronna.

Taką właśnie znalazł jakiś nieszczęśliwy, którego okrwawiony kadłub, pozbawiony głowy, właśnie zwisa z zaciśniętych prawych drzwi wagonu.

Sądząc z położenia ciała, chciał on wyskoczyć w ostatniej chwili, ale w momencie skoku nastąpiło najwidoczniej zderzenie. Drzwi raptownie zatrzasnęły się, chwytając nogi nieszczęśliwego w stalowe kleszcze. Upadł, głową na dół, uderzając nią o szyny.

Głowy tej dotychczas nie znaleziono. W pogiętych drzwiach tkwią jeszcze zmiażdżone nogi, a kadłub zwisa jak krwawy wyrzut sumienia dla tych, którzy dopuścili do katastrofy.

Ze wszystkich stron rozlegają się jęki. Nieliczny personel stacyjki oraz kilka osób, które wraz ze mną znalazły się tu, nie wiedzą wprost od czego zacząć.

Ale po krótkiej chwili zjawiają sanitarki z personelem, który już wie jak prowadzić akcję ratunkową. Dopomagamy mu wszyscy. Kierujemy się jękami rannych, których kolejno wydobywamy.

ZABICI I RANNI.

Zabitych jest pięciu. Henryk Grochowski, motorowy, Tadeusz Świątkowski, jego pomocnik. Adolf Śliszke, konduktor i Antoni Ostromęcki, brekowy pociągu towarowego, który w chwili katastrofy znajdował się na breku cysterny, oraz ów straszny kadłub bez głowy, zwisający z zatrzaśniętych drzwi. Nazwiska jego do ostatniej chwili nie ustalono.

Ciężko rannych jest trzech, wśród nich najciężej płk. Piasecki z Katowic, dyrektor „Wspólnoty Interesów". Ma złamane obydwie nogi i jest kontuzjowany w głowę.

40 osób odniosło lżejsze rany. wśród nich znajduje się śląski komendant wojewódzki policji, Żółtaszek, oraz dwaj artyści dramatyczni: Tadeusz Krotke i Julian Cybulski. Tożsamości dwuch rannych w ogóle nie ustalono.

Bez szwanku nie wyszła ani jedna osoba.

NA POSTERUNKU.

Motorowy Grochowski i pomocnik jego Świątkowski zginęli bohaterską śmiercią. Grochowskiego zgniotło z ręką na hamulcu, a Świątkowski wpił się kurczowo palcami w motor, jakby chcąc wymóc na nim powstrzymanie szalonego pędu — 90 km na godzinę. Na twarzach obydwu zastygł na zawsze wyraz śmiertelnego przerażenia. Bez wątpienia ci bohaterzy obowiązku widzieli zbliżającą się śmierć, nie szukali jednak dla siebie ratunku. Ostatnią ich myślą było ratować pociąg. Zginęli razem z nim.

Cześć Wam, wieczna cześć, bohaterscy „niżsi funkcjonarjusze"! Nad grobami waszymi pochylą się sztandary, towarzysze uczczą Was ostatnim pożegnaniem. Wasze wdowy i sieroty znajdą zapewne zaopatrzenie... A potem... utoniecie w zapomnieniu i nie będzie Was w chwili, w której może Polsce będzie potrzeba właśnie takich jak Wy bohaterów...

Niechaj Wasza tragiczna śmierć będzie palącym żelazem dla jej winowajców!

DLACZEGO NASTĄPIŁO ZDERZENIE?

Zwrotniczy Bekus został aresztowany. W czasie przesłuchania oświadczył, że wiedział iż zwrotnica nastawiona jest na tor, zajęty już przez pociąg towarowy.

— Dlaczego jej nie przestawił?

— Nie mógł. Zwrotnicę zasypało śniegiem. Trzeba było wpierw oczyścić ją, przestawić. Nie śpieszył się...

— Dlaczego?

— Bo nie przypuszczał, że torpeda w ogóle wjedzie na stację. Przecież sygnał wjazdowy był zamknięty!

W dalszym ciągu wstępnego dochodzenia ustalone zostają następujące fakty:

Pociąg towarowy, idący z Katowic do Warszawy, zatrzymany został w Rudnikach na czwartym torze. Semafor wjazdowy od strony Częstochowy *nie działał z powodu zawiei śnieżnej*, wskutek czego dyżurny ruchu stacji Rudniki nadał do Częstochowy ostrzeżenie, by torpeda do Warszawy przebiegła przez Rudniki mimo zamknięcia semaforu wjazdowego, o czym powiadomiono prowadzącego torpedę podczas 1-minutowego postoju w Częstochowie. Jednakże zwrotniczy w Rudnikach, widząc zamknięty semafor wjazdowy, nie śpieszył się z przełożeniem zwrotnicy na tor przelotowy, myśląc, że torpeda zatrzymana zostanie pod sygnałem.

To było właśnie przyczyną katastrofy.

KTO WINIEN?

Urzędowo — wyjaśni to dopiero dochodzenie i nie moją rzeczą jest uprzedzać jego wyniki. Co jednak rzuca się od razu w oczy, to to, kto *nie jest winien*.

A więc w pierwszej linji — aresztowany zwrotniczy Bekus. Czyż mógł przypuścić, że torpeda wejdzie na stację pomimo zamkniętego wjazdu? Czy znajdzie się w całym świecie bodaj jeden kolejarz, któremu coś podobnego przyjdzie do głowy?

Następnie — dyżurny ruchu. Semafor nie działał. Czyż miał w ostatniej chwili reparować go? Zrobił swoje — uprzedził o defekcie Częstochowę. Czy mógł liczyć na to, że zwrotniczy, po przejściu pociągu towarowego, nie zdąży przestawić zwrotnicy na tor przelotowy? Czy należało do jego obowiązków codzienne osobiste sprawdzanie zwrotnic?

A WIĘC KTO?

Tylko jeden zawinił tej strasznej katastrofie: ten, który dopuścił do ustawiania na linjach P. K. P. semaforów odmawiających działania w zimie, ten, który nie wiedział, że w naszym klimacie w zimie pada śnieg i bywają zawieje. Jest to ten sam, który na zelektryfikowanych linjach podwarszawskich zainstalował zwrotnice, również nie działające w czasie mrozów, ten, który bezmyślnie „urzędował" wśród stosów papierów, na sprawach kolejowych się nie znał i „zaurzędował" na śmierć już tyle ofiar katastrof!

Na imię mu: Bezład, na nazwisko — Niefachowiec, Ojcem jego jest Nepotyzm, matką — Protekcja.

Przed sądem nie stanie, bo nie jest jednostką fizyczną i w ogóle nie jest jednostką: jest ciałem zbiorowym, istniejącym w setkach egzemplarzy.

Ile jeszcze semaforów, działających tylko w lecie ustawi? Ilu jeszcze Ostromęckich, Grabowskich i Świątkowskich zapłaci życiem za jego „urzędowanie"? Ile sierot, wdów i kalek jeszcze puści po świecie? A wreszcie — ile miljonów odszkodowania zapłaci przez niego skarb Państwa?

Straszna katastrofa na stacji Rudniki pod Częstochową pochłonęła 48 ofiar, z pośród których 5-u zabitych na miejscu. Nie jest ona pierwszą w ostatnim fatalnym okresie. Bodaj była przynajmniej ostatnią!

Daj Boże, aby Rudniki stały się dla naszego kolejnictwa „haltsygnałem", poza który żadna katastrofa już nie przekroczy więcej, aby była ona ostatnią w tragicznym kolejowym „prawie serji".

Tego domaga się całe społeczeństwo i o to krzyczą dziś wielkie kałuże krwi, powoli wsiąkające w tory stacji Rudniki koło Częstochowy.

St. Zawadzki.

Orbis wykazuje doskonały rozwój

W dniu 24 marca odbyło się w Warszawie posiedzenie Rady Nadzorczej Polskiego Biura Podróży Orbis pod przewodnictwem prezesa dra Henryka Grubera i w obecności wiceministra inż. A. Bobkowskiego.

Rada Nadzorcza przyjęła do zatwierdzającej wiadomości sprawozdanie z działalności instytucji za rok 1936 i zaakceptowała bilans oraz rachunek strat i zysków za ten okres.

Zysk Orbisu wyniósł zł. 120.000 za rok 1936.

Rozwój Orbisu wyraża się między in. bardzo znacznym wzrostem obrotów sprzedaży biletów kolejowych, który w roku 1936 wyniósł 37,5 mil. zł wobec 33,3 mil. zł w roku 1935.

Działalność tyrystyczna Orbisu w dziale wycieczek krajowych rozwinęła się w wysokim stopniu tak, że w samym sezonie letnim odbyło się około 600 różnego typu imprez turystycznych na terenie Polski. Akcja sprowadzania turystów z zagranicy do Polski, mimo znacznych trudności w tej dziedzinie, objęła za pośrednictwem Orbisu 14 tys. turystów z kilkunatu krajów Europy i Ameryki.

W związku z tym rozrasta się również sieć placówek Orbisu, licząca ponad 100 w kraju i zagranicą, do której przybyła już na początku roku 1937 przygotowywana od dłuższego czasu placówka w Nowym Jorku, oraz delegatury w Amsterdamie i Pradze Czeskiej.

Spór o stolicę Wielkiego Pomorza

W związku z przyłączeniem o woj. Pomorskiego szeregu powiatów znowu stała się aktualną sprawa stolicy województwa.

Sprawa ta, ściśle biorąc, nigdy nie przestała być aktualną, Bydgoszcz bowiem zawsze stanowiła centrum gospodarcze i kulturalne Pomorza, jakkolwiek sztuczny podział administracyjny włączył ją do woj. Poznańskiego. Zrozumiałą jest też rzeczą, że skoro ostatnie zarządzenia naprawiają krzywdę wyrządzoną Bydgoszczy, musi ona obecnie powrócić do roli, jaką jej nakazały naturalne warunki.

Co przemawia za podniesieniem tego miasta do rangi stolicy wojewódzkiej?

Przede wszystkim racja stanu. Zagadnieniem dominującym nad innymi w woj. Pomorskim jest morze i sprawy z nim związane. Reszta stanowi tu tylko drugorzędne tło, bezwarunkowo o wielu licznych samoistnych ważnych zagadnieniach, jednak ustępujące w hierarchji ważności naszym sprawom morskim.

Zasadniczo biorąc, stolica województwa winnaby się znajdować w Gdyni. Ponieważ jednak nasze miasto portowe leży zbyt dalego od stolicy i, bądź co bądź znajdowałoby się ono nie tylko na krańcu Rzecypospolitej, ale na jego linji granicznej, należy szukać innego punktu. Tym ostatnim byłby może Włocławek, ze względu na położenie centralne, nad Wisłą, przy dobrej komunikacji zarówno ze stolicą, jak i z wybrzeżem. Z drugiej strony jednak, jak wiadomo Włocławek zupełnie nie nadaje się na stolicę wojewódzką. Nie tylko ze względu na niski stan samych urządzeń miejskich, ale i dlatego, że jako węzeł komunikacyjny, zarówno kolejowy jak rzeczny, ustępuje on miejsca Bydgoszczy i Toruniowi.

Pomiędzy tymi miastami więc należy dokonać wyboru przyszłej stolicy wojewódzkiej, pomiędzy nimi też toczy się obecnie spór na ten temat. Posłuchajmy też co każda ze stron przytacza na swoją korzyść.

Toruń wysuwa więc następujące argumenty: 1) względy historyczne, 2) dobrze nabyte prawa, 3) inwestycje miasta dokonane w związku z jego dotychczasową „stołecznością", a wreszcie 4) okoliczność, że opróżnienie Torunia z wszystkich urzędów sprowadzi ruinę tego miasta.

Argumenty te naszym zdaniem, nie są słuszne. Względy historyczne, jakkolwiek bardzo cenne, nie mogą stanowić motywu decydującego dla wyboru stolicy województwa. Gdyby kierować się tymi względami, stolicą Polski musiałoby być Gniezno, Niemiec — Akwizgran, Francji — Arles, etc. Historja jest historja, ale życie, jak widzimy, kieruje się często względami natury nie historycznej, lecz praktycznej. Dlatego też stolicami są Warszawa, Berlin i Paryż i dlatego pierwszy argument Torunia nie wytrzymuje krytyki.

Nie wspominamy tu również o tym, że i Bydgoszcz mogłaby udowodnić swoje prawa historyczne do przywództwa na Pomorzu.

„Dobrze nabyte prawa" również nie posiadają podkładu rzeczowego, gdyż prawo, na które Toruń powołuje się najsilniej, tj. ustawa z dn. 1 lipca 1919 roku jest najwyraźniej ustawą tymczasową. Zresztą stawianie sprawy na tej płaszczyźnie stanowi argument tej samej kategorji co powoływanie się na prawa historyczne.

Sprawa inwestycji toruńskich związana jest, ściśle biorąc, nie ze „stołecznością" miasta, ale z jego potrzebami rozwojowymi bez względu na ten czy iny charakter administracyjny Torunia. Założenie nowych pięknych ulic wprowadzenie tramwajów, etc. nie należy do potrzeb... urzędu wojewódzkiego, jak nie należy do nich również budowa nowych domów czynszowych. Wszystkiego tego nie robi się dla 400 urzędników, zatrudnionych w wymienionym urzędzie, tym bardziej, że stosunki czynszowe w nowopowstałych domach bynajmniej nie przynoszą ich właścicielom zaszczytu, jak to już stwierdzili na własnej skórze kolejarze, przeniesieni tu wraz z dyrekcją z Gdańska.

Z pięknego mostu, przeniesionego w ostatnich latach do Torunia z pod Opalenia, również korzystają w lwiej części mieszczanie Toruńscy, bez względu na istnienie czy nie istnienie urzędu wojewódzkiego. Most ten zresztą nie kosztował miasto ani grosza, dotacja tegoż bowiem w sumie 2.500 000 zł została Toruniowi skreślona wraz z 7.000.000 ogólnego zadłużenia.

Jeżeli trzy powyższe argumenty nie ostają się w ogniu rzeczywistości, to ostatni posiada najmniej podstaw. Nikt bowiem nie myśli o odebraniu temu miastu wszystkich instytucji II instancji. Przeciwnie, mogą one tam śmiało pozostać, nic bowiem nie wskazuje na konieczność znajdowania się tych instytucji w mieście wojewódzkim.

Niezależnie od tego Toruń już z góry predystynowany jest na siedzibę przyszłych wyższych uczelni, które wcześniej czy później powstaną przecież na Pomorzu.

Spór tedy Torunia z Bydgoszczą zostaje pod każdym względem przegrany na niekorzyść Torunia. Czy wynika jednak z niego, że Bydgoszcz powinna stać się stolicą województwa?

Bezwarunkowo tak!

Stanowi ona przede wszystkim centrum geograficzne Pomorza oraz węzłowy punkt komunikacyjny. Wszystkie linje kolejowe, dążące do morza z zachodu, wschodu i południa, przcinają się w Bydgoszczy. Najbliższe połączenie z Gdynią posiadają przez Bydgoszcz: Poznań, Kraków, a przede wszystkim Górny Śląsk, którego centralna linja węglowa w Bydgoszczy posiada swą dyrekcję. Przez Bydgoszcz przechodzi wreszcie jedna z dwuch linji kolejowych, łączących Warszawę z Gdynią, w Bydgoszczy wreszcie przecinają się wszystkie szosy, łączące Pomorze z resztą Rzeczypospolitej.

Jeżeli chodzi o drogi wodne, to Bydgoszcz jest najważniejszym ich węzłem w Polsce, tu bowiem Wisła łączy się z kanałem Brda — Noteć. Ponieważ zaś rozpoczęto już prace nad przedłużeniem tego kanału ku Warcie, Bydgoszcz panuje nad całym systemem wodnym, łączącym morze i Gdynię z Wielkopolską.

Jako centrum gospodarcze Pomorza, posiada Bydgoszcz w obecnej chwili 6261 placówek przemysłowych i handlowych oraz liczne związki i stowarzyszenia gospodarcze.

Liczne związki kulturalne i społeczne oraz zakłady naukowe. (6 gimnazjów, 36 szkół powszechnych, 13 zawodowych, etc), bibljoteki, teatry, muzea, dostatecznie charakteryzują rozwój kulturalny tego 135.000 miasta.

Czy Bydgoszcz jest przygotowana, aby stać się miastem wojewódzkim?

I na to pytanie należy odpowiedzieć twierdząco, miasto bowiem jeszcze za pruskich czasów było siedzibą rejencji prowincji poznańskiej. Dlatego też znajdujemy tutaj odpowiednie budynki, w pierwszym zaś rzędzie gmach dawnej rejencji, w zupełności odpowiadający potrzebom urzędu wojewódzkiego i, co najważniejsze, stanowiący własność państwową. Jest to budynek o 4.000 m. kw. powierzchni użytkowej, posiadający 120 pokojów i sal, położony w pięknym starym parku. Na tej samej ulicy znajduje się pałacyk na mieszkanie wojewody.

Na podkreślenie zasługuje również walka ilość wolnych mieszkań dla urzędników, Bydgoszcz bowiem jest jednym z niewielu miast w Polsce, w których podaż mieszkań przekracza ich zapotrzebowanie. W obecnej chwili w mieście znajduje się ok. 800 wolnych mieszkań.

Z przytoczonych powyżej danych wynika, że jako stolica Wielkiego Pomorza, które powstaje obecnie, tylko jedno miasto wchodzi w rachubę: Bydgoszcz

Składajcie ofiary na pomoc zimową

Walne zebranie P.T.K. w Poznaniu

W małej restauracji „Belweder", zgromadzili się na dorocznych obradach członkowie Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego oddziału poznańskiego.

Na wstępie wiceprezes oddziału insp. Kisielewicz, jako pełniący obowiązki prezesa, uczcił gorącym wspomnieniem zmarłego w roku ubiegłym we wrześniu prezesa oddziału poznańskiego, ś. p. Stanisława Moskalewskiego, byłego pierwszego wojewody lubelskiego.

Zmarłego niespodziewanie prezesa oddziału, znanego z ofiarnej pracy społecznej i narodowej, łączyła z Polskim Towarzystwem Krajoznawczym trzydziestoletnia działalność. Nakreśliwszy sylwetkę ś. p. woj. Moskalewskiego, mówca wezwał zgromadzonych do złożenia hołdu zasłużonemu prezesowi przez powstanie z miejsc. Następnie uczczono gorącym wspomnieniem zmarłego w roku sprawozdawczym, krajoznawcę i taternika ś. p. dr. Tadeusza Smoluchowskiego.

Towarzystwo Krajoznawcze w Poznaniu, notuje wielki przyrost członków, których liczba wzrosła z 140 na 360, co jest dowodem zainteresowania się krajoznawstwem w szerokich sferach. W roku ubiegłym było 34 wycieczek, w tym 6 zamiejscowych. Wśród nich zasługuje na uwagę wycieczka urządzona uroczym Dniestrem przez Podole i Huculszczyznę.

Schronisko oddziału pozn. P. T. K. w Pucku, zbudowane jeszcze przed powstaniem portu w Gdyni, przyprawiło oddział o pewne straty. Sprzedaż nie była możliwa, dlatego też po zwinięciu schroniska PTK. budynek wydzierżawiono. Nie wykonano, niestety, częściowo programu zamierzonego na rok ubiegły. M. in. nie przeprowadzono kursów dla przewodników.

W programie prac na przyszły rok przewidziane są wycieczki, urządzenie dwóch kolonij wypoczynkowo - uzdrowiskowych dla członków P. T. K. prawdopodobnie w miejscowościach górskich, urządzenie kursu przewodników, założenie sekcji narciarskiej i wzmożenie pracy organizacyjnej na prowincji w celu zwerbowania członków. Ponadto przewiduje się organizowanie odczytów, obozu krajoznawczego dla młodzieży, kół krajoznawczych, porozumienie się z okręgiem pomorskim w kierunku aktywniejszej współpracy i wszczęcie akcji werbunkowej wśród nauczycielstwa dla idei krajoznawczej. Składki ustalono w wysokości 6 złotych rocznie. W imieniu zarządu uzupełnili sprawozdanie inspektora Kisielewicza pp.: mec. Hoppowa, Janowska, inż. Makowski i członek komisji rewizynej prof. Adasiewicz.

Prezesem wybrano p. Bernarda Chrzanowskiego, wiceprezesem insp. Kisielewicza. Ponadto weszli w skład zarządu pp.: inż. Dabrowski, Jankowska, Hoppowa, inż. Makowski, mgr. Michalski, dr. Ziolecki, dr. Bross, radca Stróżyński i Pieczyńska. Do komisji rewizyjnej wybrano pp.: prof. Adasiewicza, Jarosza i Grocholskiego.

Piękno powiatu Wągrowieckiego



1. Pomnik Łękińskiego. 2. Klasztor.

3. Jezioro Łęgowskie. 4. Widok na jezioro Durowskie z okien seminarjum.

5. Pomnik konia Łęńskiego. 6. Jezioro Durowskie.

7. Aleja brzozowa w Wągrowcu.

Wiosna na morzach Południa

Kto nie chciałby przeżyć dwuch wiosen w jednym roku? Niemożliwe?! A jednak da się to zrobić. Zanim rozpocznie się wiosna w Polsce, wyruszy wycieczka wiosenna Orbisu na Morza Południa (14 — 26 kwietnia), gdzie w całej pełni już panuje słoneczna pogoda. Gdy turyści powrócą z pięknej wycieczki morskiej, będzie właśnie początek drugie wiosny w Polsce.

Wycieczka Orbisu pod hasłem „Na Morza Południa" wypłynie na Morze Czarne z portu Konstanty, potem Bosfor i morze Marmara, Dardanele, morze Egejskie, Lewantyńskie i Śródziemne. Ta dwutygodniowa wycieczka ileż da zdrowia i przyjemności!

Cena udziału zaczyna się już od zł. 385. — W tę sumę wliczono paszport, wizy, przejazdy lądowe, od granicy polskiej i z powrotem do granicy, oraz drogę morską i utrzymanie na statku „Polonia". Statek zatrzyma się w kilku słynnych miastach, skąd możliwe są dowolne wycieczki.

W Instanbule można zwiedzić słynne zabytki bizantyjskie, pałace sułtańskie i przepyszne meczety nad Bosforem, oraz wybrać się na urocze wyspy Książęce, do kwitnących ogrodów. W Atenach trzeba zobaczyć marmurowe ruiny świątyń na Akropolu, wzniesionym wysoko nad ślicznym współczesnym miastem, jasnym i gwarnym, pojechać do Koryntu i do Phaleronu.

Wreszcie można odbyć malowniczą turę do Damaszku, Jerozolimy, Nazaretu, pięknych i drogich chrześcijanom niejscowości.

Ruch turystów w Białowieży

W styczniu 1937 r. zwiedziło Białowieżę 751 osób.

Gros zwiedzających, bo 638 przybyło woj. Białostockiego choć i wszystkie inne województwa Rzeczypospolitej P. były również reprezentowane.

Zagranicznych gości w styczniu 1937 nie było.

Plan sztolni olkuskich z 18 wieku

Przy porządkowaniu archiwum miejskiego w Olkuszu, odnaleziono ciekawy plan przebiegu sztolni Ponikowskiej i 'eckiej, sporządzony przy końcu 18-go wieku.

Na planie tym wyznaczona jest dokładnie trasa podziemnych kanałów z zaznaczeniem t. zw. „świetlików", to jest szybików, którymi dostawano się do ich wnętrza dla kontroli i ewentualnej konserwacji.

Jak się dowiadujemy, zarząd miejski zamierza przeprowadzić studja nad możliwością wydobycia na powierzchnię ziemi masy krystalicznie czystych wód rzeki, Baby, płynących podziemnymi korytami sztolni.

Odnaleziony plan niewątpliwie ułatwi pracę powołanej w tym celu komisji technicznej.

Jak będzie organizowany Tatrzański Park Narodowy?

VI.

W razie gdyby poza istniejącymi urządzeniami, dla obsługi turystycznej przystosowanymi, miały powstać jeszcze jakieś inne punkty obsługi ruchu turystycznego o charakterze doraźnym jak np. różnego rodzaju punkty obsługi gastronomicznej (bufety), tego rodzaju punkty mogą powstać co najwyżej po jednym na poszczególnych halach.

Narciarstwo

Ze względu na specyficzny charakter narciarstwa w terenie i jego nieszkodliwość dla szaty roślinnej, należy zachować jak najdalej idącą swobodę poruszania się dla narciarzy, oczywiście z uwzględnieniem zakazów co do rezerwatów ścisłych lub innych stałych lub czasowych ograniczeń komunikacji przez Zarząd Parku. Dotyczy to w równej mierze wszelkiego rodzaju urządzeń sportowo-narciarskich jak zakładania tras zjazdowych i stoków slalomowych, jako urządzeń prowizorycznych, terenu nie naruszających.

Ze względu na specyficzne potrzeby ruchu narciarskiego, który nie może poruszać się ściśle szlakami wyznaczonymi dla turystyki letniej (szlaki zjazdowe), należy utworzyć pewne stałe szlaki narciarskie, znakowane i utrzymywane w stanie zdatnym do przejazdu na nartach. Szlaki te dzielą się na szlaki dla ruchu narciarskiego masowego i na zwyczajne szlaki narciarskie.

Szlaki dla narciarskiego ruchu masowego są potrzebne tam, gdzie ruch ten jest tak silny, że na wąskim stosunkowo szlaku odbywanie równoczesne ruchu podchodzącego i zjazdowe grozi niebezpieczeństwem dla życia narciarzy. W takich wypadkach powinny być założone osobne szlaki jednokierunkowe dla podchodzenia i zjazdu. Nie przesądzając rozwoju ruchu turystycznego narciarskiego i jego potrzeb przyszłych, już dziś na dwuch odcinkach, a to na zjazdach z Kasprowego przez Dolinę Goryczkowa i z Hali Kondratowej do Niżnich Kalatówek, istnieje potrzeba utworzenia szlaków jednokierunkowych. Potrzebne są one w miejscu, gdzie w Dolinie Goryczkowej w strefie lasu droga obecna przechodzi przez najniższy próg Doliny Goryczkowej na t. zw. „Cmentarzysko", które może być zatrzymane jako droga podejściowa, natomiast musi być urządzony osobny szlak narciarski, pozwalający na ominięcie „Cmentarzyska" w czasie zjazdu. Również przy zjeździe z Hali Kondratowej szlak zjazdowy powinien ominąć dotychczasową drogę i zostać skierowany dnem t. zw. „Suchego Potoku" i następnie po rabanisku osobno od szlaku podejściowego.

Potrzebne są następujące wyznakowane i utrzymywane szlaki

a) z Polany Huciska w Dolinie Chochołowskiej przez Parządczak na ramie Bobrowca,

b) Doliną Starorobociańską pod Siwą Przełęcz,

c) z Polany Chochołowskiej przez Czoła Bobrowieckie na Długi Upłaz,

d) z Polany Chochołowskiej do Doliny Jarząbczej i na Trzydniowiański,

e) z Hali Pysznej na Halę Tomanową ponad Stawem Smreczyńskim,

f) z schroniska na Pysznej przez Halę Ornak na Przełęcz Iwanicką,

g) z Upłazu Miętusiego przez Halą Miętusią i Dolinę Miętusią do Kiry Miętusiej,

i) ze schroniska w Dolinie Kondratowej przejście na Halę Goryczkową przez Dolinę Suchą Kondracką,

i) ze schroniska w Doline Kondratowej przez ramię Łopaty i Dolinę Suchą Kondracką do połączenia drogi jezdnej na Kondratową,

k) od szałasów w Goryczkowej połączenie z drogą na Turnie Myślenickie,

l) od dolnych szałasów goryczkowych wprost na Turnie Myślenickie,

m) z Karczmiska przez Halę Pod Kopieńcem do Jaszczurówki,

n) z Hali Gasienicowej przez Dubrawiska do Doliny Pańszczycy i przez Halę Waksmundzką do Roztoki,

o) warianty narciarskie na szlakach w okolicy Rusinowej Polany, Polany pod Wołoszynem i Czerwonych Brzeżków.

Szlaki narciarskie winny być znakowane w sposób odmienny od pieszych szlaków turystycznych oraz uzupełniane w miarę potrzeby tyczkami ze strzałami, zaś na odcinkach identycznych ze szlakami turystki pieszej powinny ograniczać się do istniejącego letniego szlakowania. Wszelkie roboty zmierzające do utrzymania szlaków narciarskich w stanie zdatnym do przejazdu winny być wykonywane w ścisłym porozumieniu z Zarządem Parku o ile możności przez jego organa. Wszelkie inne znakowanie narciarskie jest niedozwolone poza znakami w bezpośrednim sąsiedztwie schronisk, ułatwiającymi odnalezienie kierunku schroniska w czasie mgły lub zawiei.

W wyjątkowych wypadkach Zarzad Parku winien dozwolić na dokonanie przecinki w zadrzewieniu dla przepuszczenia szlaku narciarskiego.

Ratownictwo

Ekspedycje ratownicze organizacji ratowniczych polskich i czechosłowackch mają pełną swobodę poruszania się na całym obszarze Parku.

Ratownictwo na terenie Parku powinno pozostać wyłącznie w rękach Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego przy pomocy Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa.

Podkomisja uznaje za konieczną ścisła współpracę Straży Górskiej i innych organów Zarządu Parku w dziedzinie ratownictwa z odpowiednią organizacją fachową.

Turystyka masowa i ruch wycieczkowy

W zakresie ruchu masowego i wycieczkowego (większych zorganizowanych grup) Podkomisja rozróżnia ruch masowy popularny, ruch młodzieżowy, wycieczki szkolne, wycieczki harcerskie, kursy turystyczne i kursy ćwiczebne.

Ruch masowy, zwłaszcza w związku z pociągami popularnymi i masowymi zjazdami należy podzielić na ruch letni i zimowy oraz ustalić pewne szlaki dla tego ruchu. Takiemi szlakami są dla ruchu letniego:

(D. c. n.).

ZYGMUNT KOCZOROWSKI

Jak podróżować tanio?

Po przybyciu do miejscowości, którę chcemy zwiedzić, należy najpierw stwierdzić, ile czasu możemy na zwiedzenie poświęcić i odpowiednio do tego rozpoczynamy mniej lub więcej szczegółowe oglądanie. Zaczynamy od rzeczy najważniejszych i najciekawszych, aby, w razie braku czasu, zrezygnować z lekkim sercem z obejrzenia rzeczy drugorzędnych. Gdy zwiedzana miejscowość jest już kresem całodziennej wycieczki pieszej, to jeszcze przed przystąpieniem do oglądania osobliwości, należy posilić się gdziekolwiek, zabranymi ze sobą zapasami, a najlepiej w sąsiedztwie studni lub innego źródła wody do picia, przy czym nie należy zapomnieć o zdjęciu obuwia, gdyż to ułatwia wypoczynek strudzonym nogom. Po posileniu się, idziemy na miejscową stację kolejową lub tramwajową, gdzie dowiadujemy się o godzinie odejścia pociągów udających się do miasta, z którego wyruszyliśmy pieszo.

Zwiedzanie powinno być zawsze metodyczne i według kolejności wskazanej w przewodniku, z pominięciem jednak, w razie ograniczonego czasu, osobliwości drugorzędnych. Najsilniejsze i najtrwalsze wrażenia pozostawiają w pamięci turysty widoki ogólne historycznych budowli, ruin czy też miasta, wobec czego widoki te powinny mieć pierwszeństwo, a potem dopiero można się zająć oglądaniem szczegółów architektonicznych lub wnętrz. Gdy się posiada dobry przewodnik książkowy, to wszelcy płatni przewodnicy są zbędni, wobec czego nie trzeba nigdy żałować pieniędzy na kupno map i przewodników.

Zapadający zmrok jest zwykle sygnałem do powrotu. Jeżeli po powrocie do miasta znajdujemy jeszcze naszą tanią stołówkę otwartą, to obiadujemy tam, gdy jednak jest już zamknięta, śpieszymy wprost do naszego pokoiczku, gdzie powinniśmy mieć zawsze w zapasie chleb, cukier, herbatę i parę pudełek konserw, które służą nam wtedy za obiad. Przed wzięciem się do jadła, trzeba jednak zmyć ze siebie starannie wszelki kurz i pot.

Gdy miejscowość, którą pragniemy zwiedzić w ciągu jednego dnia, znajduje się zbyt daleko od miasta, w którym przebywamy (np. w odległości 50—100 km), wówczas udajemy się do niej wczesnym pociągiem, biorąc w miarę możliwości, bilet powrotny i taki sam ekwipunek, jak przy zwykłej wycieczce pieszej.

Podczas dni słotnych zwiedzamy muzea, a wieczory spędzamy w teatrze, gdzie możemy bywać bardzo często, jeżeli zaopatrzymy się zawsze w bilet na najtańsze miejsca.

Zwiedzając muzea lub galerje obrazów, (w miarę możliwości w dnie, w których wejście jest bezpłatne), trzeba to czynić tak, aby nie pominąć żadnego eksponatu, a w tym celu, po wejściu do każdej sali wystawowej, należy ją obejść wzdłuż wszystkich czterech ścian, aby zobaczyć wszystko to, co na nich lub obok nich jest do obejrzenia, a następnie dopiero przechodzi się środkiem sali, gdzie stoją zazwyczaj rzeźby lub inne eksponaty, do sali następnej z kolei, którą zwiedzamy w taki sam sposób. Przechodząc stopniowo przez całą amfiladę sal muzeum lub wystawy, nie trzeba jednak wchodzić do sal bocznych, do których powraca się i zwiedza pokolei dopiero po dojściu do końca amfilady sal. Stosując ten system zwiedzania, nie pominiemy żadnej z sal i nie zbłądzimy w labiryncie ubikacji wystawowych.

Chcąc iść do teatru, dowiadujemy się jeszcze za dnia, o której godzinie rozpoczyna się sprzedaż biletów najtańszych. Najtańsze bilety w niektórych krajach są sprzedawane dopiero na pół godziny przed rozpoczęciem przedstawienia, a że są często nienumerowane, trzeba przyjść do teatru jak najwcześniej, aby istotnie za najtańszą cenę otrzymać najlepsze miejsce. Wychodząc z domu, nie zawadzi włożyć do kieszeni, obok lornetki, kubeczek składany i trochę owoców lub słodyczy. Kubeczek do picia wody jest podczas miesięcy letnich przedmiotem niezbędnym w teatrze dla niezamożnego turysty, ponieważ gorąco, panujące na galerji, budzi pragnienie, które, mając przy sobie taki kubeczek, można ugasić wodą, zaczerpniętą z pierwszego lepszego kranu wodociągowego w kuluarach teatru. Z podobnych względów oszczędnościowych, należy iść do teatru w porze letniej bez płaszcza i nakrycia głowy, co nie jest zresztą w kolizji z istniejącą modą.

Odwiedzanie kin o tyle jest celowe, o ile mieszczą się one w interesujących salach i posiadają ciekawe urządzenia techniczne, gdyż kinoteatr, jako instytucja rozrywkowa par exellance kosmopolityczna, nie wchodzi w zakres zainteresowań turysty.

Niezamożny turysta nie może nawet marzyć o pokoju z używalnością łazienki, wobec czego, zaraz po przybyciu do interesującego go miasta, powinien poinformować się u swej gospodyni, gdzie znajdują się miejskie kąpieliska publiczne, z których będzie potem, za minimalną opłatą, korzystał. Podobnie powinien wywiedzieć się o najtańszą pralnię bielizny. Zbrudzony przedwcześnie miękki kołnierzyk lub chusteczkę do nosa może sobie z powodzeniem wyprać sam w swej umywalce, a najlepiej przed udaniem się na spoczynek. Sam również powinien sobie podbić co pewien czas gwoździami podeszwy obuwia do pieszych wycieczek, a z tego względu w walizce jego nie powinno zabraknąć odpowiednich przyborów.

Gdy turysta pragnie kupić cośkolwiek, to wchodzi do odpowiedniego sklepu tylko wtedy, gdy na jego wystawie widnieje cena potrzebnego mu przedmiotu, gdyż najczęściej się zdarza, że uprzejmy kupiec, stwierdzając po wymowie, iż ma przed sobą cudzoziemca, nie omieszka, w wypadku nieujawnienia ceny żądanego przedmiotu, podwyższyć ją odpowiednio. Kupowanie cięższych przedmiotów pamiątkowych nie jest wskazane w wypadku długotrwałej podróży; lepiej zadowolić się wtedy widokówkami lub nabyć przedmiot potrzebny w podróży, który, nie tracąc nic na swej pamiątkowości, wzięty zostanie odrazu do praktycznego użytku.

(D. c. n.).

Szwedzka Góra pod Wołkowyskiem

Pod samym Wołkowyskiem w wojew. Białostockim znajduje się wzniesienie, jeśli nie całkowicie, to w znacznej części sztuczne, zwane tam „Szwedzką Górą”. W rzeczywistości nie ma ona nic wspólnego ze Szwedami i jest przedhistorycznym grodziskiem. „Szwedzką Górę” zbadał prowizorycznie i opisał w niewielkiej broszurce dyrektor Państwowego Muzeum w Grodnie, p. Józef Jodkowski. Rezultaty jego badań wykazują niezbicie dawną rolę tego wzniesienia. P. Jodkowski znalazł na wspomnianej, części wyniosłości ślady ostrokołu i bruku. Prawdopodobnie w nieco nowszych czasach historycznych nie była ona ani miejscem warowni, ani czyjejkolwiek rezydencji. Nie widać tam żadnych śladów jakiejś późniejszej budowli. Istnienie tego grodziska prawdopodobnie sięga czasów połowy średniowiecza.

P. Jodkowski poza śladami ostrokołu i zabrukowania właściwego grodziska znalazł sporo interesujących drobiazgów, które stanowią wcale ciekawy materjał dla badacza, przedhistoryka. Dwa szkielety ludzkie w dość osobliwych pozycjach, rogi tura, zęby niedźwiedzia i kły dzika, sporo grotów, noży, szczątki bransolet szklanych — jak twierdzi p. Jodkowski w swojej broszurze — pochodzenia arabskiego, identycznych z tymi, które zostały znalezione na „Rurikowym Horodyszczu” w Nowogrodzie Wielkim, pochodzącym z VII wieku po Nar. Chr., następnie zagadkowe książki kamienne, których przeznaczenie nie jest jeszcze ustalone. Znajdowane były one i w Drohiczynie nad Bugiem, także w pow. Lidzkim, Grodzieńskim, a nawet — tylko nieco inne — w Poznańskiem. Sporo znaleziono także ceramiki potłuczonej, palenisko ze spalonym zbożem, oraz jakiemiś owocami, fragment ozdoby bronzowej, jakby część krzyża wczesno-średniowiecznego — mówi p. Jodkowski. Nie spotkano natomiast wcale narzędzi kamiennych (kościane były).

Że Szwedzi niczym nie przyczynili się do powstania „Szwedzkiej Góry” to niewątpliwe, prawdopodobne jest natomiast, że mieli z tym do czynienia Jadźwingowie. Byli pod Wołkowyskiem napewno, przecież niedaleko niego o 2 km zaledwie jest wieś Jatwież, jak tyle innych, Jatwiezi, czy Jaćwiezi i t. p. na całej niemal przestrzeni średniego biegu Niemna do Bugu i Narwi, jedynych wyraźnych śladów po tym zagadkowym szczepie.

Motoryzacja

Ód dziś drogi są pilnowane

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych łącznie z Min. Komunikacji przystąpiło do organizowania kadr specjalnej policji drogowej, która wyruszy z dniem 1 kwietnia w lotnych patrolach na drogi, aby czuwać nad przestrzeganiem przepisów ruchu kołowego, gwałconych stale przede wszystkim przez woźniców pojazdów konnych oraz rowerzystów.

W pierwszym rzędzie policjanci drogowi zwracać będą uwagę na jeżdżenie niewłaściwą stroną szosy, na prawidłowe oświetlenie wozów nocą, na szerokość obręczy na kołach (jak wiadomo powszechnie, dotychczas używane, wbrew przepisom, zbyt wąskie obręcze nadmiernie szybko niszczą nawierzchnie drogowe), na właściwe zaprzęgi, na zbyt ciężkie ładowanie wozów itp. itp.

Kadra policji drogowej, która narazie zorganizowana zostanie w sile 100 osób, będzie całkowicie zmotoryzowana i zaopatrzona w motocykle polskiej produkcji.

Świat motorowy wita z najwyższym zadowoleniem powyższą decyzję właściwych władz, będącą konsekwencją okólnika p. premiera Składkowskiego o ruchu na szosach i pierwszym konkretnym posunięciem mającym na celu przerwanie anarchji i nieporządków, panujących na drogach w Polsce. Element zawodowych woźniców pojazdów konnych jest wyjątkowo niekarny i rozpasany. Furmani, zwani dziś popularnie „piratami”, nie zwracają uwagi na przepisy. Ich nieprawidłowa, a często nawet złośliwa jazda była niejednokrotnie przyczyną wielu nieszczęśliwych, śmiertelnych wypadków na naszych drogach, z których winny woźnica najczęściej wychodził obronną ręką, a niewinny kierowca lub pasażerowie pojazdu mechanicznego padali ofiarą gwałcenia przepisów i prawa drogowego.

Poza uwagą na woźniców pojazdów konnych, policja drogowa będzie zmuszona wiele uwagi poświęcać harcom rowerzystów, specjalnie w dnie przedświąteczne i świąteczne, których złośliwe „ósemkowanie” przed najeżdżającym samochodem, przejeżdżającym na kilka metrów przed pędzącym autem na drugą stronę szosy, jazda niewłaściwą stroną drogi, brak świateł itp. itp. spowodowały wiele śmiertelnych wypadków i katastrof.

Miejmy nadzieję, że i te dzikie harce zostaną wreszcie należycie poskromione.

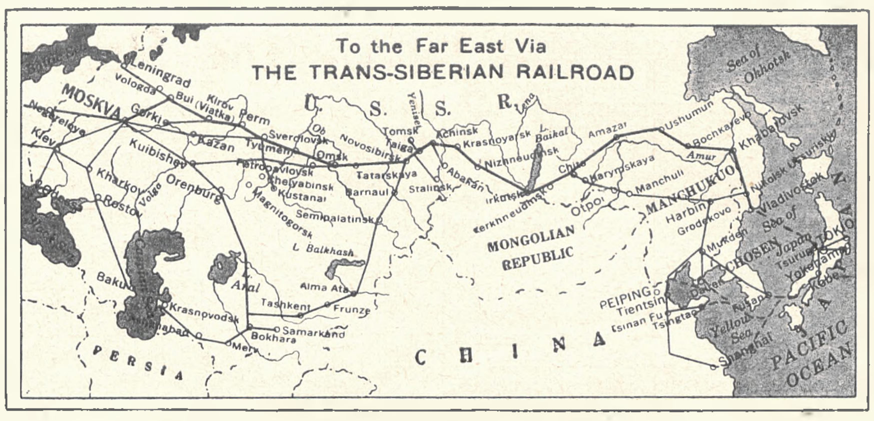
Podniesienie stanu dróg

We wskazówkach, jakie M. S. Wewn. udzieliło podległym władzom nadzorczym w sprawie ustalania i zatwierdzania zamierzeń budżetowych związków samorządowych na r. 1937/38, traktujące się podniesienie stanu dróg w Polsce, jako sprawę pierwszorzędnego znaczenia wogóle.

Ministerstwo uważa za konieczne, aby przy opracowywaniu programu robót drogowych przez zarządy gmin wiejskich i wydziały powiatowe na r. 1937/38 były, w miarę możności, uwzględniane drogi o trwałej nawierzchni, mające stanowić połączenia siedzib urzędów gminnych z traktami bitymi. Dla budowy tych dróg należy w jak najszerszej mierze wykorzystać świadczenia w naturze na podstawie ustawy z dn. 26 marca 1935 r., jak również zużytkować zbierany na polach kamień narzutowy.

Jeżeli chodzi o poprawę stanu dróg w miastach wydzielonych z powiatowych związków samorządowych, wniesiono do Sejmu projekt u stawy o budowie i utrzymaniu dróg do poboru samorządowego podatku drogowego. Uprawnienie to będzie miało znaczenie zwłaszcza dla tych miast, na obszarze których znajduje się większa ilość nowozniesionych budowli, bądź też które pobierają dodatek do państwowego podatku od nieruchomości w niewielkiej wysokości. Część wydatków drogowych zatem będzie mogła znaleźć pokrycie w tym nowym źródle podatkowym.

Kolej Transsyberyjska



Droga Transsyberyjska stanowiąca najkrótsze połączenie pomiędzy Europą a Dalekim Wschodem, i jest trzy razy krótsza, niż droga morska.

Droga Transsyberyjska jest magistralą, przecinającą olbrzymie przestrzenie ZSRR z zachodu na wschód. Ciągnie się ona na trasie 10.160 km, ukazując oczom podróżnego nieskończoną różnorodność terenów o pięknych krajobrazach, bogatym przemyśle i gospodarce rolnej.

Specjalnie ciekawy dla turysty będzie odcinek drogi, przecinający naturalną granicę pomiędzy Azją a Europą, pasmo gór Uralskich. Znajdują się tu najbogatsze w ZSRR pokłady żelaza i towarzyszących mu metali, manganu, chromu, wolframu oraz różnorodnych surowców chemicznych, miedzi, złota, platyny oraz azbestu.

W bogactwa mineralne obfituje również Syberja, posiadająca 4/5 zapasów węgla kamiennego ZSRR.

Poza tym na Syberji znajduje się 2/3 zapasów „węgla białego” oraz 4/5 leśnych terenów ZSRR. Prócz żelaza, złota i metali, kraj ten dostarcza wielkich ilości zboża i futer.

Za skarbnicę ZSRR uznać należy kraj Zachodnio-Syberyjski i ze swym największym na świecie zagłębiem węgla kamiennego, Kuźnieckim. Kraj, stanowiący do niedawna jeszcze pustkowia i dzikie stepy, pokrył się obecnie olbrzymami przemysłu metalurgicznego, wchodzącymi w skład Uralsko-Kuźnieckiego systemu.

Dalej na wschód, po przebyciu olbrzymich przestrzeni kraju Nowosybirskiego, ekspress mknie przez kraj Krasnojarski po przez lasy i tajgę i przebywa potężną rzekę Jenisiej.

Za krajem Krasnojarskim ciągnie się kraj Wschodnio-Syberyjski o niewyczerpanych bogactwach i oryginalnym pięknie przyrody. Węgla jest tu kilkakrotnie więcej, niż w Donieckim zagłębiu węglowym, a energja wodna burzliwej rzeki Angary jest niewyczerpana. Są tu pokłady cyny, wolframu, molibdenu, miedzi, manganu, rudy ołowianej z domieszką srebra.

W ciągu 4-ch godzin pomiędzy Irkuckiem a jeziorem Bajkał ekspress mknie wzdłuż przezroczysto-kryształowej Angary, która pomimo surowego klimatu, zamarza dopiero w grudniu.

Na trasie kolei Zabajkalskiej pociąg to wspina się w górę, to mknie w dół, wijąc się serpentynami poprzez góry, mija dziesiątki tuneli, przecinających lasami góry i ukazując przez cały czas oczom podróżnego legendarne jezioro Bajkał, objekt szeregu ludowych pieśni, najgłębsze ze wszystkich słodkowodnych jezior świata o powierzchni 34.000 m. kw.

Dalej jeszcze na wschód za miastem Ułan-Ude pociąg przybywa do miasta Czyty. Nieco na wschód od Czyty, tuż około stacji Karymskaja, magistrala Syberyjska rozdwaja się: prawa odnoga prowadzi wzdłuż górzystej miejscowości do granicy Mandżurji, natomiast lewa przecina kraj Daleko-Wschodni o bogatej oryginalnej przyrodzie.

Ze względu na odrębne warunki klimatyczne panujące tu, występują tu obok siebie przedstawiciele flory i fauny normalnie wykluczające się nawzajem. Iglaste lasy północy i gaje lipowe, gęsto poprzeplatane ljanami, jak w krajach podzwrotnikowych, mchy zimnej tundry i subtelne lotosy, jelenie północy i mieszkańcy południa — tygrysy — oto charakterystyczne kontrasty tutejszej przyrody.

Głębie ziemi kryją w sobie nieprzebrane bogactwa metali, rzeki obfitują w ryby, a lasy w zwierzynę o kosztownych futrach.

Przy ujściu rzeki rzeki Amur do Ussuri leży miasto Chabarowsk. Od tego punktu do Władywostoku, końcowej stacji drogi Transsyberyjskiej, ekspress mknie wzdłuż pełnowodnej rzeki Ussuri.

Ochrona zwierząt

Przychówek Żubrów

Latem stado żubrów białowieskich powiększyło się znowu o 1 sztukę czystej krwi, płci męskiej, urodzoną w Białowieży.

W bieżącym roku urodziły się w Pszczynie 2 byczki i 1 jałówka; stan ich jest zadawalający.

Śmirć Żubra w Pszczynie

W nocy z 19 na 20 sierpnia w lasach pszczyńskich padła siedmioletnia żubrzyca, „Plastyka”, przyczym urodziła cielę płci żeńskiej. Krowa była kulawa. Przyczyną śmierci był prawdopodobnie wypadek spowodowany spłoszeniem przez ludzi, zbierających grzyby. Sekcja weterynaryjna nie wykazała jednak żadnego uszkodzenia. Skórę żubrzycy zdjęto i przesłano do Lwowa celem wypchania.

Przysposobienie turystyczne Śląska

Masowy ruch turystyczny, tak bardzo rozwinięty na Zachodzie, zyskuje i w polskim społeczeństwie coraz lepsze zrozumienie.

Ruch turystyczny zyskał prawo obywatelstwa, jako ważny współczynnik życia gospodarczego. Prowadzi się poważną propagandę na niektórych terenach, która daje bardzo dodatnie wyniki. W akcji tej widzimy Wileńszczyznę, Hucułszczyznę, Suwalszczyznę, szereg miast i ośrodków, a nawet Polesie. Daleko w tyle pozostał jedynie Śląsk przemysłowy, który nie rozporządza żadnymi materjałami propagandowymi w postaci plakatów, prospektów, broszur propagandowych, czy wreszcie przewodników i planów. Skoordynowanej pracy dotychczas nie było, ani nikt nie prowadził celowej propagandy za ruchem turystycznym na tutejszym terenie.

Zresztą nie jest to jedyna bolączka turystyczna regjonu przemysłowego.

Okazuje się, że w Katowicach, które są centrum tego ruchu, brak jest odpowiedniego zakwaterowania dla wycieczek. Przede wszystkiem potrzeba kwater dla wycieczek masowych i mniejszych, zarówno krajowych jak i zagranicznych oraz pomieszczeń indywidualnych, odpowiadających wymaganiom współczesnego turysty, a jednak tanich. Obecnie ceny w hotelach, wiemy to z własnego doświadczenia, nie odpowiadają możliwościom finansowym ruchu turystycznego, który jako popularny, idzie raczej w szerokie masy, nie zawsze najbogatsze. Aktualna niegdyś sprawa przebudowy Domu Ludowego przy ulicy Krakowskiej została przez miasto, z powodu braku zrozumienia tych potrzeb W Radzie Miejskiej, zaniedbana.

Stale rozwijający się ruch turystyczny, który niezawodnie wzmoże się przy odpowiedniej propagandzie tutejszego regjonu, wymaga rozwiązania tej sprawy możliwie jaknajszybciej.

Z radością powitać należy inicjatywę budowy domu turystycznego, podjętą przez Zw. Prop. Turyst. Wojew. Śląskiego. Jest nadzieja, że sprawa ta ruszy wkrótce z martwego punktu.

Drugą bolączką jest kwestja wyżywienia wycieczek, zwłaszcza masowych. W Katowicach istnieje wprawdzie wiele restauracji, stwierdzić jednak trzeba, że nie zawsze odpowiadają one potrzebom ruchu turystycznego. Pomijając sprawę restauracji pierwszorzędnych, a zatem niedostępnych dla przeciętnego turysty, trzeba zauważyć, że restauracje drugorzędne są przeważnie małe, niehigjeniczne i nie cieszą się dobrą sławą. Są to raczej piwiarnie, wyszynki i gospody, a nie jadłodajnie. W przyszłości tę bolączkę usunęłaby jadłodajnia w domu wycieczkowym, higjenicznie urządzona, smaczna i tania.

Niedość jednak ściągnąć turystów do Katowic, dając im nawet wygodny nocleg i dobre wyżywienie. Istotą i całą wartością ruchu turystycznego jest poznawanie coraz to innych okolic, zjawisk, ludzi, warunków życia itd. Z uwagi na szczupłe ramy niniejszego artykułu, trudno tu mówić o niezastąpionych wartościach tego poznania dla jednostki i społeczeństwa.

Jeśli chodzi o ruch turystyczny na naszym terenie, to musimy sobie uprzytomnić, że regjon śląski nie jest krajem starych zamczysk, ani licznych zabytków historycznych. Śląsk przemysłowy jest największym warsztatem pracy, gdzie robotnik w hucie czy kopalni wypracowuje w pocie czoła potęgę gospodarczą całej Polski. Przez ten sam rakt wartość turystyczna tego terenu wzrasta niebywale, z uwagi na jego znaczenie państwowe, społeczne, gospodarcze i kulturalne. Śląsk może wiele nauczyć nawet laika.

Należy tedy odpowiednio układać programy wycieczek, zjeżdżających do Katowic. Dotychczas było to robione naprędce, dla każdej wycieczki z osobna i bardzo często w ostatniej chwili, co oczywiście nie podnosiło wartości danej wycieczki. Turystom, przybywającym do zagłębia przemysłowego, należy pokazać pierwszym rzędzie jak Śląsk pracuje, należy pokazać ten wielki warsztat pracy, jedyny tego rodzaju w Polsce i dlatego programy wycieczek należałoby ustalać i opracowywać przede wszystkiem w porozumieniu z władzami górniczo - hutniczymi. Zakłady przemysłowe powinny jednak ustosunkować się przychylniej, niż to się dzieje obecnie, do masowego ruchu turystycznego. Wtedy dopiero wszystko będzie w porządku, bo naprawdę trudno ściągać turystów na Śląsk, tylko na... Tyskie Piwo.

Trzeba turystom dać atrakcję, a tą atrakcją w naszym regjonie jest i będzie zawsze przemysł.

Z programem dla wycieczek wiąże się sprawa wyszkolonych przewodników, którzy będą oprowadzali wycieczki. Nie można wycieczek pozostawiać na łasce przygodnych informatorów wzgl. ich własnej fantazji zwłaszcza, że, tutejsze tereny nie mają żadnych popularnych broszur krajoznawczych, ani planów.

Istnieje jeszcze cały szereg zagadnień potrzeb związanych z turystyką na tutejszym terenie. Jeden artykuł nie wyczerpie tej sprawy. W każdym razie obecnie, kiedy po długich przygotowaniach rozpoczął już pracę „Związek Propagandy Turystyki woj. Śląskiego", będący obecnie organizacją, mającą największe możliwości, naszym zdaniem, należy oczekiwać zmiany na lepsze.

Bo naprawdę dość już zwłoki! Czas zacząć konkretną pracę! Trzeba bowiem pamiętać, że ściąganie turystów na dany teren, to ściąganie pieniędzy i wnoszenie ożywienia do handlu i przemysłu.

A to są rzeczy — zwłaszcza obecnie — bardzo ważne!

Ludność Śląska Cieszyńskiego

Ludność Śląska Cieszyńskiego należy etnograficznie do kilku typów. Najbardziej odrębny typ stanowią górale, mieszkający na wyniosłościach beskidzkich. Są oni wysmukli i zgrabni, o ciemniejszej barwie skóry i twarzy wydłużonej. Jest to ten sam typ, który zamieszkuje sąsiednie góry Małopolski, tylko w Beskidach widać pomieszanie ich z typem bardziej jasnym, niższego wzrostu, krępym o twarzy okrągłej.

Zaludniają oni również przeważnie Jabłonków, w którym są jeszcze resztki dawnych Jabłonkowian, t. zw. Jacków.

Odmienny od górali typ tworzą Wałasi, zamieszkujący północno-zachodnie pochyłości Beskidów. Ci są niższego wzrostu, krępi, barczyści, o twarzy owalnej, niekiedy prawie czworokątnej, o dosyć jasnej barwie cery. Nazwa wskazywałaby na pokrewieństwo z Rumunami, czyli Wałachami rumuńskimi. Dawniej uważano ich rzeczywiście za Wałachów, którzy tu mieli w XIII i XIV wieku przybyć ze swoim bydłem i zająć Beskidy. Przypuszczenie to potwierdzałoby również używanie przez nich wielu wyrazów obcych, rumuńskich, związanych z hodowlą bydła. Ponieważ jednak w czasach historycznych nie przechowały się ślady napływu elementu obcego, prócz niemieckiego, dlatego obecnie przypuszcza się raczej, że nazwa Wałachów, mieszkających w Cieszyńskiem, Frysztackiem i Morawach, (często również nazwiska rodowe), pochodzi od ich zajęcia „wałaskiego", od sposobu życia na modłę pasterskich Wałachów.

W stronie północno-zachodniej od Cieszyna, jak również w Cieszyńskiem i dalej na zachód odnajdują niektórzy badacze i ludność lacką. Wzrost ich nieco wyższy od Wałachów, budowa mniej krępa, nieco ciemniejsi od Wałachów, a jaśniejsi od górali. Od jednych i drugich bardziej uzdolnieni, stanowią fizycznie typ pośredni między góralami o Wałachami.

Największą rozrodczością odznacza się ludność góralska, ponieważ ziemia nie daje jej tyle, ile potrzeba do utrzymania, schodzi ona w nizinę, miesza się z wałaską i lacką, narzucając jej swój typ własny. Ta różnorodność typów ludzkich na tym szczupłym obszarze tłumaczy się tym, że w Cieszyńskiem, jako kraju górzystym, a zarazem odsuniętym od areny głównej, na której rozgrywały się dzieje ludów, utrzymały się szczątki różnych ludów, które o ten kraj zawadzały, przechodząc przełęczą Jabłonkowską na południe, lub też w nim się chroniły przed lawiną, poruszającą się dwoma głównymi szlakami, niziną węgierską z jednej, a polską i niemiecką z drugiej strony.

Bielsko, jako ośrodek turystyczny

Bielsko, jakkolwiek jest ośrodkiem przemysłowym światowej sławy, tem nie mniej jednak było, jest i będzie zawsze ośrodkiem turystycznym szczególnej wagi, a stacja Bielsko jest ważnym węzłem kolejowym.

Położenie to nadaje miastu szczególne cechy miejsca wypadowego w góry.

Kilka cyfr udowodni te twierdzenie:

Czas przejazdu tramwajowem ze stacji Bielsko do Lasu Cygańskiego—24 min., a stamtąd szlakami górskimi na szczyty droga trwa 1½ — 2 godz.

Przejazd autobusami do Bystrej trwa 18 minut, do Szczyrku 40 minut, do Wapienicy, doliny Marszałka Piłsudskiego 20 min., do Jaworza 22 min., a do Straconki (na Magórkę) 23 min.

W dalekim promieniu nie ma miejscowości, z której tak szybko tanio i wygodne można się dostać w góry.

Miasto, zdawna świetnie zagospodarowane, posiada własny wodociąg, gazownię, kanalizację, brukuje ulice, zakłada zieleńce, uprzyjemnia wszelkim sposobem turystom pobyt. Posiada prywatną elektrownię itp. Na miejscu są pierwszorzędne hotele, restauracje, kawiarnie, teatr, kina, koncerty, organizowane są zawody sportowe itp.

Wielką atrakcje Bielska stanowi luksusowy basen kąpielowy.

Dobre połączenia kolejowe oraz autobusowe umożliwiają zwiedzanie gór i położonych w okolicy miejscowości klimatycznych, oraz uzdrowisk, co wpłynęło na rozwój fabrykacji w Bielsku sprzętu i ekwipunktu turystycznego i sportowego, wyrabianego w pierwszorzędnej jakości.

W górach znajdują się schroniska pierwszorzędne, całorocznie zagospodarowane, szlaki turystyczne zaś są dobrze utrzymywane. Najbliższa okolica miasta posiada nadmiar świetnych terenów narciarskich. Zjazdowcy bielscy wyrobili sobie już znaną markę.

Dla turystyki niedzielnej, szczególnie z Górnego Śląska, Bielsko jest najwygodniej położoną stacją docelową. Cztery godziny dłużej na słońcu bawić może turysta, dojeżdżający do Bielska, zamiast do innych. dalej położonych stacyj, jak np. do Zwardonia, oszczędzając czas ten na przejeździe.

Gościom letnim i zimowym dać może Bielsko wszelkie wygody miasta zachodnio - europejskiego, tuż obok piękna dziewiczych lasów i gór. Góry okoliczne są również dosyć gęsto zabudowane zamieszkałe przez ludność bardzo uprzejmą i kulturalną. Wszędzie w każdym domku można przenocować, znaleść mieszkanie tanie i czyste na sezon letni, czy też zimowy. Ceny są umiarkowane.

Bielsko jest zatem, tak pod względem swego położenia, jak rozbudowy wszelkich urządzeń i inwestycyj sportowych i turystycznych w mieście i okolicy, oraz dzięki bardzo ułatwionemu dostępowi do gór, wprost idealnym ośrodkiem.

Jaworze czynne latem i zimą

Z pomiędzy uzdrowisk śląskich na pierwszy plan wybija się Jaworze, ze swoim zakładem im d-ra Czopa, czynnym bez przerwy w ciągu całego roku.

Jest to stacja klimatyczna podgórska w pow. Bielskim, na wysokości 400 m., malowniczo rozrzucona po wzgórzach Beskidu Śląskiego, pokrytych lasami świerkowymi. Stacja kol. Jaworze na linji Bielsko — Cieszyn, o 2 km. od uzdrojowiska, dojazd autami i dorożkami. Z Bielska kursują autobusy (przeajzd 20 min.). Poczta, telegraf i telefon w miejscu.

Jaworze ma dzięki swemu położeniu bardzo dodatnie warunki klimatyczne, silne nasłonecznienie, grunt przepuszczalny, powietrze przesycone żywicą pobliskich lasów.

Znajduje się tu Zakład Leczniczy im. d-ra Czopa, położony w pięknym parku. Zakład stosuje kąpiele i wszelkie zabiegi wodolecznicze, sztuczne kąpiele kwaso - węglowe, solankowe, jodo-bromowe, tlenowe, siarczano-słone i aromatyczne. Kompletna elektroterapia, diatermja, kąpiele i okłady borowinowe, gimnastyka lecznicza z kąpielami powietrznymi, werandowanie. Leczenie djetetyczne według zasad prof. Nordena, zreformowana kuracja schrottowska, diety indywidualne.

Leczy się tu skutecznie choroby układu nerwowego, przewodu pokarmowego, złą przemianą materji, chiroby serca (wyrównane) i naczyń, wątłość, niedokrwistość, ozdrowiny. Poza Zakładem leczenie klimatyczne.

Zakład nie przyjmuje chorych na gruźlicę, na choroby umysłowe, weneryczne i zaraźliwe.

Stale ordynuje tu 2 lekarzy. Apteka na miejscu.

Pokoje w Zakładzie i w willach zakładowych, w pensjonatach, willach i dworkach włościańskich. Jaworze ma wodociąg z gór, kanalizację i elektryczność. Informacyj na miejscu udziela Komisja Klimatyczna i Zarząd Zakładu Leczniczego im. d-ra Czopa.

W sezonie letnim czynny jest piękny basen kąpielowy.

Sezon letni od 15.5 do 31.10, zimowy od 15.12 — 15.3. Zakład Leczniczy czynny cały rok.

MUZEUM ŚLĄSKIE (Gmach Urzędu Wojewódzkiego) czynne w niedziele, wtorki i piątki od godz. 9—13.

NUMERY OKAZOWE „Wiadomości Turystycznych" wysyła na żądanie bezpłatnie — administracja w Katowicach, Damrota 6, tel 356-69.

P. T. T. na Śląsku

Największą placówką organizacyjną PTT na Śląsku jest Oddział Górnośląski w Katowicach, założony w r. 1922 Prezesem zarządu jest adw. Edmund Kazimierczak, wiceprezesem prof. Józef Grzybowski, sekretarzem dyr. Antoni Kęsa, skarbnikiem adw. Alfons Dzięcioł.

Oddział posiada koła w Rybniku, Pszczynie, Mysłowicach, Lublińcu i W. Hajdukach oraz delegatury w Tarnowskich Górach ,Chorzowie, Rudzie Śląskiej i Mikołowie.

Odział posiada 2 schroniska, na Przylupiu pod Baranią Górą oraz na Równicy.

Drugim z kolei jest oddział „Beskid Śląski" w Cieszynie, założony w roku 1910, jako samodzielne towarzystwo i sfuzjonowany z PTT w roku 1921. Prezesem zarządu jest p. Stanisław Sowa, wiceprezesem p. Adam Sabela, sekretarzem p. A. Chwiełt, skarbnikiem p. J. Gibiec.

Oddział posiada koła w Skoczowie oraz schronisko na Stożku.

Oddział w Bielsku istnieje od roku 1930. Prezesem jego jest dyr. Teofil Adamecki, wiceprezesem profesor Leopold Hejnig, sekretarzem p. Alfons Kowalski, skarbnikiem prof. Paweł Rusnok.

Oddział posiada Koło w Dziedzicach oraz schronisko w Zwardoniu, oraz na Wielkiej Raczy i schron na Przegibku.

ZJAZD DELEGATÓW PTT. odbędzie się w dniach 9 i 10 maja b. r. w Katowicach, stolicy Województwa Śląskiego. Zjazd będzie miał charakter uroczysty ze względu na obchodzony wówczas jubileusz 15-lecia istnienia Oddziału Górnośląskiego PTT. w Katowicach, będącego najliczebniejszą komórką organizacyjną PTT.

AD. AM. KOSIŃSKI

Alchemik z Kłobuckiego Dworu

VII.

ROZDZIAŁ XI.

Wolski wszedł krokiem pośpiesznym, z dumnie podniesioną głową, nie zauważając chłodnego i surowego wyrazu twarzy króla ani zwarzonych min dworaków.

— Mniemałby kto — odezwał się Zygmunt — że jego marszałkowska mość powraca z pogromu Turków albo też przynosi nam pomoc w naszych kłopotach!

— Wasza królewska mość zgadłeś co do słowa — odparł marszałek — przynoszę bowiem niesłychanie dobre wieści.

— Sułtan turecki oddaje nam tedy Wołoszczyznę i Multany?

— Odda i Carogród, jeśli wasza królewska mość zechcesz!

— A to zapewne i Sudermańczyk Szwecję?

— Więcej niż dziesięć Szwecji, Gotlandji i Wandalji, połączonych razem, mam zaszczyt ofiarować waszej królewskiej mości!

Król poprawił się na krześle i nie wiedział czy śmiać się, czy gniewać, bo nie był pewien, czy Wolski stracił zmysły, czy poprostu drwił sobie z niego.

— Zechciej nam objaśnić co znaczą twoje słowa — rzekł nareszcie.

— W tej chwili dowie się wasza królewska mość. Lecz najprzód pozwolę sobie zapytać, czy przypomina sobie tablicę Hermesa, ofiarowaną mi przed sześciu niedzielami?

— Wybornie! Pól łokcia w kwadrat, w środku zodjak, na odwrotnej stronie zaś — moja cyfra.

Wolski skinął na hajduka. Ten wniósł złotą tablicę i podał ją królowi.

— Na świętego mojego patrona, toż to tablica o której mówię!

— Tak, tylko szczerozłota, pierwszego hartu!

— Odkryłeś waszmość tedy...

— Kamień filozoficzny do usług waszej królewskiej mości! — rzekł Wolski, składając głęboki ukłon.

*

W trzy godziny później, w laboratorjum królewskim, stał Zygmunt III z Wolskim i jezuitą przed kilkoma sztabami żelaza, które cudowny proszek zamienił na szczere złoto. Po raz pierwszy w życiu zapewne Zygmunt Waza był wymowny i rzeczywiście wesoły, po raz pierwszy był człowiekiem, a nie lalką, jaką z niego uczynili rodzice i wychowanie.

— A więc mamy już kamień — wyszeptał — mamy potęgę!

— Więcej niż potęgę, bo władzę.

— Odbiorę Szwecję ! Dopomogę Cesarzowi Chrześcijańskiemu ! Turka wypędzę z Europy !

— Zapędzimy go z powrotem do Azji !

— Lecz Jeruzalem, święte Jeruzalem, nie powino w jego rękach zostać!

— Ma się rozumieć! Do nas należy teraz podburzyć całe chrześcijaństwo do krucjaty! Potrafimy ją opłacić!

— I moje imię będzie wtedy na równi z imieniem Gotfryda z Buljonu sławione!

— I jak imię Gotryda, imię Zygmunta Wazy, może cześć kościelną odbierać. Ojciec Święty uwieczni je kanonizacją!

— Tak, niezawodnie tak — wykrzyknął król, któremu marszałek pochlebił w najmilszej dumie serca — Czemuż nie miałbym jako zbawca Grobu otrzymać kanonizacji? Prawda, ojcze Michałe?

— Ma się rozumieć, najjaśniejszy panie, prawie ręczę za Ojca Świętego!

— Zwłaszcza, że postaram się zjednoczyć w jedno państwo całe chrześcijaństwo!

— Będzie to największa zasługa przed Bogiem.

— Nie zapomnę również o tobie, jako o wynalazcy. Musisz mieć nagrodę, a imię twoje obok mojego bogosławionym być musi!

— Ufam względom Waszej Miłości...

— O, tak, nie zapomnę! Lecz naprzód, jak rzekłem, cały świat zreformuję. Dam również pomoc Cesarzowi Chrześcijańskiemu...

— Czemuż wasza królewska mość ma dawać pomoc?

— Prosił o nią. Wojenne sprawy zły przybierają obrót. Sudermańczyk dokucza, król arcychrześcijański, nie wiadomo dlaczego, wspiera go.

— Należy mu odjąć berło

— Nie tak to łatwo! Zapominasz, że Francja, to wielki, piękny i potężny kraj. Mój świętej pamięci naddziad, cesarz niemiecki Maksymiljan, mawiał: „Gdybym był wszechwładcą świata, a miał synów, starszemu oddałbym Francję, młodszemu zaś resztę ziemi". Miał słuszność... Francja, to kraj, w którym słońce nigdy nie zachodzi.

— Czemuż tego słońca nie masz wasza królewska mość posiąść?

— Zapominasz, że to bardzo drogo kosztuje!

— Mamy przecież kamień!

— Prawda!

— A i Hiszpanja, kraj piękny. Grenada — miasto cudów, Sewilla — miasto mądrości. Kompostella — miasto święte jako grób apostoła Jakuba. Kserkses dla oliwek pragnął opanować Grecję, dlaczegoż dla trzech pięknych grodów nie miał by wasza miłość zawładnąć Iberją?

— Król Filip jest moim kuzynem po matce...

— Król Filip nie umiał poskromić heretyków niderlandzkich, a wasza królewska mość umiesz i chcesz to uczynić. Skoro więc zastępujesz go w pracy, słusznie, abyś go i prawach zastąpił...

Uwaga wydała się Zygmuntowi słuszną, lecz resztki uszanowania dla zasad lojalności tliły jeszcze w jego sercu.

— Wolałbym shołdować Anglję — rzekł, unikając wyraźnej odpowiedzi.

— Shołdujesz łatwo wasza miłość, a wraz z nią i inne kraje: Danję, Niemcy...

— Niemcy należą do mojego kuzyna, cesarza Ferdynanda.

— Prawda, lecz część heretycka nie uznaje jego władzy. Czechy burzą się, a do Węgier słusznie ma wasza miłość prawo, jako ostatni ze szczepu Jagiellonów. Również i do Moraw, Śląska oraz innych ziem, a w części również do Włoch. Sumy neapolitańskie jeszcze nie zapłacone, a nadto, jako potomek po ś. p. Bonie, wchodzisz wasza miłość w prawa Sforców. Kilka lat starania, a cała Europa uderzy przed tobą czołem. O czym marzył Karol Wielki, co w części Juljusz Cezar i Aleksander Macedoński dokonał, to wasza królewska mość dokonać możesz w całości!

— Jednak...

— Dla dobra chrześcijaństwa nie powinno być żadnego wahania. Przecież mądry Hugo Grotius uczy, że rozdział ziemi na monarchję jest jedyną przyczyną rozlewu krwi, herezji i złości, a więc obrazy Boga. Przy władzy, jaką wasza królewska mość obecnie posiadasz, powinieneś być dobroczyńcą chrześcijaństwa i świata!

— Masz słuszność, — szepnął po chwili Zygmunt.

— A potem zreformujemy Azję, Afrykę, Amerykę! Całą ziemię!

— Tak jest! Wytępimy wszędzie pogaństwo... Potem dopiero odpoczniemy w pokoju. Jeden dla całego świata ustalimy porządek, jedną wiarę...

— I jednego monarchę: Zygmunta Wazę!

— Zygmunta Wazę... — powtórzył król. — Drogi Wolski, ty będziesz wtedy moją prawą ręką, moim namiestnikiem, moim alter'ego i pierwszym doradcą. Ale kiedy zaczniemy pracę?

— Gdy tylko wasza królewska mość rozkażesz! Za tydzień, za dwa...

— Cóż znowu! Czemuż natychmiast nie masz pojechać do Kłobucka? Dziś, w tej chwili pojedź, a pojutrze ja sam udam się za tobą. Dzisiejszy dzień winienem obrócić na podziękowanie Bogu za niewypowiedziane dobrodziejstwa!

To mówiąc powoli opuścił komnatę.

W laboratorjum pozostał Wolski z jezuitą. Korzystając też z okazji, marszałek zwierzył się ojcu Michałowi ze sposobu, w jaki zyskał kamień filozoficzny.

— Casus istotnie wielkiej wagi — rzekł jezuita, wysłuchawszy opowieści Wolskiego. — Występek, że nie powiem zbrodnia...

— Zgubiłem tedy duszę na wieki...

— Miłosierdzie Boże jest niewyczerpane...

— Lecz Kościół...

Jezuita szepnął coś do ucha marszałkowi.

— Dziesięć razy więcej dam, dwadzieścia!

Jezuita nisko się skłonił.

— Tym sposobem mogę waszą wielmożność zapewnić, że otrzymasz całkowitą absolucję. Ja sam, jako upoważniony, mogę jej udzielić!

— Zbawisz! Bo pomimo radości, jaką daje wielka tajemnica, sumienie upomina się o swoje prawa!

— Sumienie — szydersko powtórzył jezuita, gdy został sam w komnacie. — On ma sumienie teraz, a nie miał go, kiedy popełniał okropne zabójstwo! Tem gorzej dla niego. Znam nitkę, na której mogę go teraz prowadzić... Ta nitka może mi dać tiarę!

Następnie zaczął rozważać wypadki tego niezwykłego dnia i po głębszym namyśle doszedł do wniosku, że powinien odkryć tajemnicę Wolskiego przed wielkim kanclerzem litewskim. Tej nocy długo też rozmawiali ze sobą obydwaj najbliżsi doradcy króla.

ROZDZIAŁ XII.

W dwa dni później, koło północy, marszałek znowu znajdował się w swoim laboratorjum w starościńskiej kamenicy kłobuckiego dworu.

Spoglądał na owoc swej pracy.

Był on niesłychanie wielki. Miał już złotem założony cały skarbiec i część laboratorjum, a od rana z jego kuźnic, Krzepickiej, Pankowskiej i Blachownickiej stu poddanych bez przerwy zwoziło żelazo, które natychmiost zostawało zamieniane w złoto.

Nie tylko jednak zajmował się on zamianą kruszcu. Za pomocą filozoficznego kamienia otrzymał niesłychaną ilość drogocennych brylantów ze zwyczajnych krzemieni, djamentów, za których pojedyńcze sztuki można było kupować całe księstwa, szafirów i szmaragdów, jakich wielki Mogoł nie posiadał w swojej koronie, rubinów, przy których gasł ów czarodziejski kamień, którym Salomon, według podania, ozdabiał swą mitrę królewską.

Wolski oddał się teraz marzeniom, nie mniejszym od królewskich, a podniety dodawała mu tu jeszcze jedna świadomość: oto oprócz sztuki robienia z żelaza złota oraz z kamieni drogocennych klejnotów, posiadał Wolski jeszcze lustro Twardowskiego.

Wystarczyło, wymówiwszy odpowiednie zaklęcia, spojrzeć w nie, a w kryształowym szkle natychmiast zjawiał się żądany obraz. Mało tego, dochodził również z niego każdy głos.

Odnalazł je w kącie między rupieciami, przetarł ręką, wyszeptal tajemnicze słowa i...

Król Zygmunt spoczywał na tym samym krześle i w tej samej komnacie, w której przyjął był Wolskiego przed dwoma dniami. Obok niego stał wielki kanclerz litewski oraz jezuita.

Król był zamyślony i słuchał z uwagą słów kanclerza:

— Władza, jaką wasza królewska mość chcesz obdarzyć Wolskiego, sprzeciwia się wszelkim zasadom bezpieczeństwa dla tronu i świata. Któż bowiem może być pewnym, że Wolski nie nadużyje tej władzy, jak niegdyś hetman Zamojski, a niedawno wojewoda Zebrzydowski? Ambicja, jak chwast, szybko rośnie i dobre ziarno zagłusza...

— Winieniem mu wdzięczność przecież!

— Nie wiem za co — wtrącił jezuita — czyż bowiem kamień filozoficzny pochodzi od niego? Pochodzi on od Boga, który chciał obdarzyć nim waszą miłość. Wolski był tylko instrumentem woli Boskiej, niczym więcej!

— A instrument to bardzo niebezpieczny — dodał kanclerz.

— Zdaje się przecież być człowiekiem dobrym i umiarkowanym — słabo zareplikował król.

— Poświęcił przyjaciela dla tajemnicy, z szatanem zawarł pakt, duszę oddał piekłu! Przyzna wasza królewska mość, że niewielka to rękojmia na przyszłość. Ten, kto przyniósł podobną ofiarę swej ambicji, nie ulęknie się również żadnej innej!

Król zamyślił się.

(D. c. n.).

Ostatnie nowości wydawnicze

Mieczysław Fularski: „Polska w międzynarodowym ruchu turystycznym".

Po raz drugi już wnosi Mieczysław Fularski poważny wkład w dziedzinę literatury gospodarczej, traktującej o turystyce. Po pierwszej książce jego, p.t. „Zagadnienie ruchu turystycznego w Polsce", wydana zostaje obecna, będąca dalszym uzupełnieniem i rozwinięciem pierwszej pracy.

„Polska w międzynarodowym ruchu turystycznym" liczy 80 str. druku, posiada liczne mapki, wykresy i tabele statystyczne, ilustrujące tekst i jest nie tylko nowością wydawniczą, lecz pierwszym w Polsce stadjum zagranicznych zagadnień turystycznych.

Autor, na podstawie zebranego materjału statystycznego i doświadczeń zagranicznych, traktuje turystykę z gospodarczego punktu widzenia, jako odcinek zorganizowanej akcji Państwa i społecznych czynników gospodarczych. Znaczenie turystyki, jako działu ogólnej gospodarki narodowej, występuje szczególnie na jaw przy podkreśleniu roli narodowego biura podróży, będącego organem wykonawczym Państwa w zakresie propagandy i organizacji ruchu turystycznego, umów turystycznych i kompensacyjnych, przepisów dewizowych itp., zmierzającym do wydobycia maksimum korzyści gospodarczych.

„Polska w międzynarodowym ruchu turystycznym" oświetla zjawiska turystyczne w dwuch częściach, jako: „Zasadnicze prądy turystyki zagranicznej", „Turystyka w państwach docelowych ruchu turystycznego" i „Turystyka zagraniczna a Polska". Intencją tej książki jest wytyczenie dróg dla rozwoju ruchu turystycznego z zagranicy do Polski. Wymaga to jeszcze szeregu ulepszeń i urządzeń inwestycyjnych na polskich terenach turystycznych, oraz wielce pożądanych zniżek kolejowych dla turystów obcych, niektórych zarządzeń administracyjnych, wreszcie pewnej psychicznej postawy społeczeństwa i czynników rządowych.

Autor wypowiada się stanowczo przeciw opóźnianiu, czy odwlekaniu akcji sprowadzania turystów z zagranicy do Polski, uzasadniając pogląd, iż niezwłocznie i w energicznym tempie należy planowo organizować ruch turystyczny z zagranicy. Za kraje które powinny dostarczyć Polsce turystów, uważa autor w pierwszej linji Stany Zjednoczone Am. Półn., Anglję, Szwecję, Holandję, Danję, Francję i Palestynę, w których nie ma ograniczeń dewizowych. W drugiej linii terenem naszej propagandy turystycznej powinny być sąsiednie kraje: Austrja, Czechosłowacja, Węgry i Łotwa.

Dlaczego Polska ma szanse stania się „modnym" krajem turystycznym?

„Należy uświadomić sobie, pisze autor, że nie tylko Kraków, Wieliczka, Zakopane, Krynica, Wisła, Warszawa, Gdynia i Wilno interesują turystów zagranicznych ale również Polesie, Huculszczyzna, pojezierze Augustowskie, dla udostępnienia których potrzebne są stosunkowo niewielkie inwestycje i zarządzenia administracyjne, przy pomocy których łatwo można stworzyć minimum warunków, niezbędnych dla przyjęcia turystów zagranicznych.

„W każdym razie, nawet w obecnym stanie rzeczy, należy przeciwstawić się zdecydowanie rozpowszechnianiu poglądów, że sprowadzanie turystów do Polski może nastąpić dopiero po doprowadzeniu hoteli i innych urządzeń turystycznych do poziomu krajów zachodniej Europy. Istnieje zasadniczo obawa, że doprowadzenie naszego kraju do stanu idealnego pod względem urządzeń turystycznych nastąpiłoby wówczas, gdy rynek utrystyczny będzie już całkowicie opanowany przez inne państwa i trudno będzie wtedy rozpocząć starania o zdobycie klienteli. Z tego względu byłoby bardziej celowe skierowywać przy pomocy odpowiednie polityki zniżek kolejowych, ułatwień inwestycyjnych, zarządzeń administracyjnych itp., ruch turystyczny krajowy do tych rejonów, dokąd mamy zamiar następnie kierować turystów zagranicznych, gdyż stałe nasilenie ruchu turystycznego krajowego do pewnych ośrodków automatycznie stwarza potrzebę inwestycyj turystycznych. Ruch krajowy turystyczny wpłynie tym samym na podniesienie stanu turystycznego przysposobienia terenu, zwłaszcza jeśli równocześnie nastąpi planowa akcja wszystkich czynników państwowych, społecznych i gospodarczych, zmierzających do stworzenia jak najlepszych warunków dla ruchu turystycznego.".

Książka jako pobudka do czynnej postawy i skoncentrowania wysiłków, oraz prac rządu, instytucyj fachowych (hotelarstwo, biura podróży itd.) i społeczeństwa nad rozwojem turystyki polskiej, jest wielce cennym przyczynkiem w naszej literaturze nie tylko turystycznej, lecz i gospodarczej w znaczeniu ogólnym.

Winna ona też być sumiennie przestudjowana przez wszystkich, stykających się zarówno z organizacją turystyki ,jak i z problemami gospodarczymi.

„Turystyka"

Aktualne informacje o początku sezonu turystycznego wiosennego przynosi kwietniowy numer miesięcznika „Turystyka". Dowiadujemy się o możliwościach tanich pobytów kuracyjnych i wypoczynkowych w uzdrowiskach, o zapowiadających się wielkich imprezach turystycznych, jak „Rok Wielkopolski" i „Dni Krakowa", bogaty program wycieczek morskich polskimi statkami, oraz spodziewane wycieczki na wystawę paryską, budzące powszechne zainteresowanie. Opisy turystyczne Gniezna i Bydgoszczy, kalendarzyki turystyczne, kronika i ilustracje uzupełniają numer, jak zwykle przygotowany bardzo starannie i interesująco przez red. J. Krawczyńską.

Z Francji

Targi wiosenne we Francji

W okresie zacieśnienia się stosunków politycznych i ekonomicznych z Francją, wobec bliskiego już zakończenia rokowań o traktat handlowy, którego zawarcie przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia obrotów między obu krajami, sfery handlowe polskie winny zwrócić baczną uwagę na możliwości nawiązania stosunków z rynkiem francuskim za pośrednictwem Targów, z których najbliższe odbędą się w Havrze, Nantes i Lille.

Znaczenie Targów w Havrze wynika z wyjątkowej pozycji tego miasta, jako „portu Paryża" oraz portu, który leży na szlaku o pierwszorzędnej doniosłości: Paryż — New York. Obroty handlowe Mavru sięgają setek miljonów franków rocznie. Sam port, co do wielkości i stanu swych urządzeń technicznych, należy do najlepiej wyposażonych portów Europy.

1 kwietnia r. b. rozpoczynają się Targi w Nantes. Nantes jest wielkim portem francuskim na Atlantyku, w którym ogniskuje się handel Francji zachodniej. Targi w Nantes zawdzięczają swoje znaczenie trzem czynnikom: rozwojowi przemysłu spożywczego w samym Nantes i jego okolice, położeniu Nantes wśród dzielnic nawskroś rolniczych, oraz swemu portowi, szóstemu co do obrotów we Francji.

Przemysłowe okręgi Francji północne demonstrują rok rocznie swój dorobek gospodarczy na targach w Lille. Lille, stolica Francji północnej, jest ośrodkiem sześciomilionowego skupienia konsumentów. Targi w Lille organizowane są co roku na prawdziwie imponującą skalę i cieszą się uznaniem całej Europy.

Ze świata

Sto milionów aut w tunelu

W ostatnich dniach w tunelu Holland pod rzeką Hudson w Nowym Jorku odbyła się uroczystość przeazdu stomilionowego z rzędu auta. Właściciel auta „numer 100.000.000" otrzymał srebrny medal pamiątkowy z rąk delegata zarządu tunelu.

Tunel Holland, łączący Manhattan z Jersey City, otwarty został dla ruchu samochodowego w listopadzie 1927 roku, czyli sto milionów samochodów przejechało w ciągu zaledwie 9 lat. Tunel jest jednym z najwspanialszych pomników techniki współczesnej, ciągnie się na przestrzeni 2 km. 650 m. i składa z 2-ch odnóg o jednokierunkowym ruchu. Opłata za przejazd wynosi 50 centów od auta.

Zwierzęta przed sądem

Sędzia w angielskim mieście Sloryh skazał niedawno na karę śmierci małego psa foxterjera, wabiącego się Socks, który był zaciętym przeciwnikiem mody gołych nóg. W swych przekonaniach był tak konsekwentny, że w ciągu ubiegłego lata kły jego poważnie uszkodziły łydki kilkudziesięciu Angielek. Wreszcie na skutek licznych skarg poszkodowanych uparty Socks oddany został pod sąd, który nie bacząc na rozpacz właścicielki, skazał go na karę śmierci.

Orginalny ten proces przypomina podobne procesy w średniowieczu. Wiadomym jest, iż wtedy atrybucje Temidy rozciągały się także i na zwierzęta. Zamykano je w więzieniach podobnie jak ludzi, a po osądzeniu odbywały się egzekucje na placach publicznych.

W roku 1266 wieprz, wieprz, który pożarł dziecko, spalony został na rynku w Fontenay. W roku 1306 powieszono za podobną zbrodnię maciorę, odzianą przed egzekucją w ludzki ubiór. Bestjalscy kaci włożyli zwierzęciu na ścięty ryj ludzką maskę.

W kronikach datujących się z tego okresu spotykamy też sprawę osła, który wyjadł koniczynę z pola nie należącego do swego właściciela. Bezrozumnemu zwierzęciu obcięto jedno ucho, przyrzekając uroczyście obciąć i drugie na wypadek powtórzenia się „przestępstwa".

Dodajmy jeszcze, że w średniowieczu zwierzęta były często wzywane do sądów, również i w charakterze świadków.

Głupota ludzka naprawdę nie ma granic...

Kronika krajowa

Puste pociągi z niem. Śląska

PUSTE Pociągi z niemieckiego Śląska.

Przed dwoma laty, głównie na skutek żądania niemieckich towarzystw turystycznych, pragnących uzyskać dogodne połączenie między Gliwicami a Bytomiem i Beskidami Śląskimi i okolicami Zwardonia, zaprowadzono w dni świąteczne bezpośrednie pociągi narciarskie z Bytomia do Zwardonia. W 1935 roku były one dość znacznie zapełnione, natomiast w 1936 r. chodziły one prawie puste, tak, że władze kolejowe zamierzają skasować kursowanie tych wozów.

Główną przyczyna wstrzymania się narciarzy niemieckich od wyjazdu w polskie Beskidy są utrudnienia paszportowe i dewizowe, możność zabrania najwyżej 10 marek niemieckich oraz ograniczenia wprowadzone w ostatnich czasach w stosunku do wyjazdu obywateli niemieckich w wieku poborowym t. j. od 18 do 45 lat życia, a więc w tym właśnie wieku, w którym pozostaje większość amatorów wycieczek narciarskich.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Przed tekstem 70 gr., w tekście 60 gr., za tekst. 50 gr., komunikaty zł. 1, opis 1.50 wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 4 szpalty). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych rabatów się nie udziela. Za termin druk ogł. Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydwn. zmieniającego sens ogłoszeń. Fotografji ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji. Copyright by „Wiadomości Turystyczne" Warszawa, 1937. Redaktor odp. i wydawca: Marjan Dziekański. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Zórawia 9, tel. 7-03-84. P. K. O. 9389.

Zakłady Graficzne „MATADOR", Warszawa, Grzybowska 41, tel. 5-98-44.